

М. П. С.

ВѢСТНИКЪ**ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.****ЕЖЕНЕДѢЛЬНЫЙ ЖУРНАЛЪ.***Выходитъ въ Иркутскѣ, при Управленіи Забайкальской жел. дор., подъ редакціей Начальника дороги.***УСЛОВІЯ ПОДПИСКИ**

— НА —

„Вѣстникъ Забайкальской жел. дор.“**Подписная плата:**

	На годъ.		На 1/2 года	
	Руб.	К	Руб.	К
Для посторон. лицъ . . .	5	—	3	—
„ учрежд. Заб. ж. д. . .	2	50	1	25
„ служаш. Заб. ж. д. . .	2	—	1	—

Для служащихъ Забайкальской ж. д. допускается
разсрочка по 20 к. въ мѣсяцъ; плата можетъ
быть удержана изъ жалованья.

№ 4.**ПОДПИСКА И ОБЪЯВЛЕНІЯ
ПРИНИМАЮТСЯ:**

въ Управленіи—въ Конторѣ Редакціи и
въ книжномъ магазинѣ Макушина и
Посохина.

Плата за объявленія взимается.

За 1 страницу въ одномъ номерѣ . . . 15 руб.
„ полстраницы „ „ „ . . . 10 „
„ четв. стран. „ „ „ . . . 5 „

За строку пегита въ столбцѣ или за мѣсто,
занимаемое ею:

На годъ 4 р. 50 к.
На полгода 2 „ 50 „
Въ одномъ номерѣ — „ 20 „

Отдѣльный номеръ—5 коп.

Адресъ Редакціи и Конторы: Иркутскъ, улица Гр. Кутайсова, д. Кузнецъ, Управление Забайкальской желѣзной дороги.
Контора открыта отъ 11 ч. до 4 ч. дня.

СОДЕРЖАНІЕ: Подготовка воздушныхъ путей сообщенія къ войнѣ. Инж. Рынинъ.—Происхожденіе паровозовъ европейскіхъ желѣзныхъ дорогъ.—Смѣсь.—Свѣдѣнія о количествѣ перевозокъ и валовомъ доходѣ по Забайкальской желѣзной дорогѣ за сентябрь мѣсяцъ 1914 года.

Продолжается подписка на еженедѣльный журналъ**Вѣстникъ Забайкальской желѣзной дороги****Восьмой годъ изданія.****НА 1915-й годъ.****Восьмой годъ изданія.**

**Выходитъ въ Иркутскѣ, при Управленіи Забайкальской
желѣзной дороги,**

подъ редакціей Начальника дороги.**УСЛОВІЯ ПОДПИСКИ—въ ЗАГОЛОВКѢ.**

Адресъ редакціи: Иркутскъ, улица Графа Кутайсова, домъ Кузнецъ, Управление Забайкальской желѣзной дороги.



Торговый Домъ Макушинъ и Посохинъ

— ВЪ ИРКУТСКѢ. —

Книжный магазинъ имѣетъ громаднѣйшій выборъ книгъ по всѣмъ отдѣламъ знанія. Новости науки и литературы. Продажа по номинальной—столичной цѣнѣ.

Магазинъ учебныхъ пособій, письменныхъ и чертежныхъ принадлежностей снабженъ всѣмъ необходимымъ для канцелярій, конторъ и проч.

Музыкальный магазинъ имѣетъ громаднѣйшій выборъ инструментовъ и нотъ для всѣхъ инструментовъ и пѣнія. Рояли, піанино, фисгармоніи.

ТИПО-ЛИТОГРАФІЯ, СТЕРЕОТИПНАЯ,

ПЕРЕПЛЕТНАЯ, ЛИНОВАЛЬНАЯ.

ВЪ КНИЖНОМЪ МАГАЗИНѢ Макушина и Посохина ВЪ ИРКУТСКѢ

ПОСТУПИЛИ ВЪ ПРОДАЖУ:

Желѣзнодорожное дѣло.

Адріановъ, Г. и Чматовъ, С. Съѣзды желѣзныхъ дорогъ Россіи въ будущемъ съ приложеніемъ карты 55410 верстъ новыхъ желѣзнодорожныхъ линій. Ц. 1 р. 80.

Алехинъ, Н. Вычисленіе объемовъ, занимаемыхъ въ насыпяхъ желѣзнодорожнаго двупутнаго полотна искусственными сооруженіями и объемовъ отсыпки конусовъ у желѣзныхъ мостовъ малыхъ отверстій. Ц. 40 к.

Архангельскій, Е. Полное руководство для начальниковъ станцій, ихъ помощниковъ и лицъ, ихъ замѣняющихъ по хозяйственной, административной и технической части службы движенія на желѣзныхъ дорогахъ. Ц. 3 р. 50 к.

Бемъ. Руков. службы паровознаго машиниста съ прилож. статей объ устройствѣ желѣзнодорожн. пути и пр. Съ 260 рис. и 15-ю отд. чертежами. Спб. 1901 г. 2 50 к.

Блюмъ, Боррисъ и Барнгаузенъ. Современ. техника желѣзнодорожн. дѣла. *Отдѣлъ I.* Подвижной составъ и мастерскія, т. I. Паровозы съ 482 чертеж. и 23 табл. Спб. 900 г. 9 р. т. II. Вагоны, автоматич. тормазы, снѣгоочистители, подвиж. составъ электр. дорогъ, паромы; правила для сооруж. подвиж. состава. Съ 640 чертеж. и 20 табл. Спб. 903 г. 9 р.

— т. III. Мастерскія. Съ 119 рис. и 3 лит. табл. Спб. 98 г. 2 р. 60 к.

Отдѣлъ II. Сооруженіе желѣзныхъ дорогъ т. I. Провѣшываніе линій и устройство пути. Съ 82 рис. и 4 литогр. табл. Спб. 1898 г. 2 р.

— т. II. Верхнее строеніе желѣзн. дорогъ. Съ 299 чертеж. Спб. 98 г. 3 р.

т. III. Устройство желѣзнодорожн. станцій. Съ 604 рис. и 13 лит. табл. Спб. 904 г. 9 р.

т. IV. Сигналы и др. мѣры безопасности. Съ 596 рис. и 9 лит. табл. Спб. 905 г. 7 р.

— *Отдѣлъ III.* Содержаніе и эксплуатація желѣзн. дорогъ т. I. Содержаніе желѣзн. дорогъ. Съ 146 рис. и 2 табл. Спб. 902 г. 3 руб. 50 к.

Богоявленскій, Н. Правила технической эксплуатаціи, въ 16 лекціяхъ. Съ прилож. таблицъ, рисунковъ и графиковъ. Ц. 2 р. 50 к.

Бѣлелюбскій, А. Справочная книга для дорожныхъ мастеровъ, старшихъ рабочихъ, смотрителей зданій и десятниковъ. Ц. 2 руб. 25 коп.

Гордѣенко, Я. Курсъ желѣзныхъ дорогъ. По программѣ утвержд. Г-номъ Министр. П. С. для экзамена на званіе техника путей сообщенія. Цѣна 4 р. 50 к.

Гельферъ. Защита мостовыхъ быковъ отъ подмыва. Настольная

книжка г. г. Начальникамъ желѣзнодорожныхъ дистанцій и участковъ. Цѣна 75 коп.

Житковъ, С. и Герсегоновъ, Н. Правила составленія смѣтъ, производства работъ и технической отчетности по вѣдомству Путей Сообщенія. Для техникумовъ путей сообщенія. Ц. 1 р.—50 к.

Змирловъ, К. П. Общій уставъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ съ законодательными мотивами, на которыхъ основанъ Уставъ съ разъясненіями Правительств. Сената и замѣчаніями составителя. Цѣна 6 руб. 50 коп.

Клячко, В. Л. Желѣзнодорожное право. Алфавитный указатель вопросовъ желѣзнодорожнаго права и претензионной практики. Ц. 3 р.

Кноррингъ, О. Попытка опредѣлить хозяйственность эксплуатаціи желѣзной дороги. Забайкальская жел. дор. 1906—1909 года. Цѣна 1 р. 80 коп.

Краевскій Инж. П. С. Міровая—Транзитная Сибирская желѣзная дорога. 1. Пассажирское движеніе. 2. Грузовое движеніе. 3. Переправы поѣздовъ черезъ оз. Байкаль и Кругобайкальская жел. дор. 4. Сибирь призванная къ новой жизни. 5. Китайцы среди русскихъ. 6. Сокращеніе транзита. 7. Значеніе Сибирской жел. дор. 98 г. 1 р.

Кренке. Руководство къ разбивкѣ закругленій на обыкновенныхъ и желѣзныхъ дорогахъ. Съ полными таблицами и чертками. Ц. 80 к.

Мелентьевъ, А. Забайкальская желѣзная дорога во время мира и русско-японской войны 1900—1907 г. г. Коррективы къ книгѣ О. И. Кнорринга „Попытка опред. хозяйств. эксплуатаціи желѣзной дороги.“ Ц. 1 р. 80 к.

Нозицкій, А. Руководство къ изученію Коммерческой службы на желѣзныхъ дорогахъ. Съ прилож. 44 образцовъ бланковъ Ц. 2 руб. 50 коп.

Нолькенъ, А. Законъ объ обезпеченіи рабочихъ на случай болѣзни. Практическое руководство. Ц. 2 р.

Правила технической эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, открытых для общаго пользованія. Общія положенія. Обязанности служащихъ. Содержаніе и охраненіе пути и сооружений. Содержаніе подвижнаго состава и пользованіе имъ. Движеніе поѣздовъ. 04 Ц. 40 к.

Прошинъ, О. Желѣзнодорожныя правила по коммерческой части. изложенныя въ видѣ программы (въ вопросахъ и отвѣтахъ) для испытанія станціонныхъ агентовъ въ знаніи служебн. обязанностей. Изд. 10-ое. Цѣна 1 р.—20 к.

Соновичъ, В. Катехизисъ по технической части службы движенія. Ц. 1 р. 80 коп.

Шмейдлеръ. Желѣзно-дорожное дѣло. Руководство къ подготовленію служащихъ при поступленіи на желѣзныя дороги. Цѣна 1 руб. 50 коп.

ВѢСТНИКЪ

ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

ЕЖЕНЕДѢЛЬНЫЙ ЖУРНАЛЪ.

Выходитъ въ Иркутскъ, при Управленіи Забайкальской жел. дор., подъ редакціей Начальника дороги

Официальныя сообщенія и распоряженія по Управленію Забайкальской желѣзной дороги.

М. П. С.

Забайкальская желѣзная дорога.

ПРИКАЗЪ.

17 января 1915 г.

№ V.

По службѣ Тяги.

(Окончаніе).

Объявляется замѣчаніе: помощникамъ машинистовъ 1 кл.: **Родкевичу** Филипу, за небрежное производство маневровъ на ст. Маккавѣво 16 августа 1914 года; **Григорьеву** Степану, за опозданіе съ п. № 52 на перегонѣ Чита-Маккавѣво—24 октября 1914 г.; поѣзднымъ смазчикамъ: **Бѣлобаба** Ивану, за отцѣпку отъ п. № 620 на ст. Чита вагона № 348532 съ зароботанной осевой шейкой 2 августа 1914 года; **Бурнаеву** Дмитрію, за отцѣпку отъ п. № 37—8 сентября 1914 года на ст. Могзонъ вагона № 29396 съ зароботанной осевой шейкой.

Объявляется выговоръ: по депо Хилокъ машинистамъ: **Славкину** Егору, **Шляхтеръ** Павлу, за наборъ угля Тарбагатайскихъ копей на раз. № 37 на паровозы, назначенные на уголь копей Замятинъ 2 ноября 1914 года; помощникамъ машинистовъ **Садовскому** Яву, за недостаточно внимательное отношеніе при набивкѣ тендерныхъ буксъ и ихъ смазкой, послѣдствіемъ чего была задержка п. № 42 на ст. Хараноръ на 15 мин. 30 сентября 1914 года и **Панькову** Василию, за игру въ карты въ дежурныхъ комнатахъ депо Петровскій-заводъ 22 ноября 1914 года; поѣзднымъ кочегарамъ: **Чупову** Спиридону и **Нетопилекъ** Феликсу, за игру въ карты въ дежурныхъ комнатахъ депо Петровскій заводъ, 22 ноября 1914 года; поѣзднымъ смазчикамъ **Бѣлозеву** Афанасію, за неудовлетворительный уходъ за буксами, послѣдствіемъ чего платформа № 165775 была отцѣплена отъ п. № 96 по горѣвію буксъ на ст. Хилокъ, 5 мая 1914 года; **Водолазкову** Ивану, **Карпина** Владимиру, за игру въ карты въ дежурныхъ комнатахъ депо Петровскій зав. 22 ноября 1914 года; по Управл. сл.: журналисту **Кузьмину** Александрю, за небрежное веденіе входящаго журнала, вѣдствіе чего телеграмма съ резолюціей г. Начальника службы о трафаретахъ не была записана въ журналъ и передана въ несоотвѣтствующій отдѣлъ; конторщику **Домбровскому** Іосифу, за неявку на службу 29 октября 1914 года и за

опозданіе на сл. 30 октября 1914 г. По депо В.-Удинскъ; машинисту 1 кл. **Тимченко** Давиду, за самовольную перестановку паровозовъ на ст. В.-Удинскъ 13 августа 1914 г. въ п. № 4, слѣдовавшемъ двойной тягой; машинистамъ 2 кл. **Агупову** Петру, за заѣздъ 14 августа 1914 г. съ составомъ п. № 33 въ предохранительный туннель раз. № 33; **Гальскому** Ивану, за отказъ получить 19 сентября 1914 г. отъ Начальника ст. Киза, въ конторѣ станціи, жезль для дальнѣйшаго слѣдованія съ п. № 95; машинисту 3 кл. **Бахареву** Петру, за изломъ муфты упряжного крюка вагона № 83825 въ п. № 35 на перегонѣ Посольская—Мысовая 15 августа 1914 г., вѣдствіе непланаго веденія поѣзда; помощн. машиниста 2 кл. **Козловскому** Мечиславу, за движеніе по неправильно поставленной паровозу стрѣлкѣ № 119 и разрѣзъ ея при маневрахъ 16 июня 1914 г. на ст. Мысовая; машинисту водокачки **Череватенко** Андрею, за отлучку безъ разрѣшенія со станціи и подача объявленія непосредственно Начальнику службы; кочегару водокачки **Улыбину** Владимиру, за грубое и оскорбительное обращеніе 7 августа 1914 г. г. Курбатовымъ; водоливу водокачки **Ковриго** Андроніку, за самовольную отлучку съ дежурства 31 августа 1914 г.; поѣзднымъ смазчикамъ: **Онищину** Василию, за допущеніе горѣвія буксы и задиры шейки оси платформы № 583041, отцѣпленной отъ п. № 33 на ст. Мысовая 27 августа 1914 г.; **Мордовскому** Григорію, за неосмотръ при прицѣлкѣ, небрежную заправку на ст. Онохой и недосмотръ въ пути слѣдованія, вѣдствіе чего вагонъ № 4592 по горѣвію буксы съ задирами шейки были отцѣплены отъ п. № 48 на ст. Илька 11 октября 1914 г.; по депо Чита: машинисту 2 кл. **Козлову** Тимофею, за ѣзду по депо-скимъ путямъ ст. Чита 1-я. 7 июня 1914 г., безъ дежурнаго кочегара, почему произошелъ сходъ съ рельсъ тендера паров. № 4098; машинисту 3 кл. **Крыжановскому** Никифору, за невнимательность къ подаваемымъ сигналамъ при слѣдованіи съ п. № 33 27 августа 1914 г.; помощникамъ машинистовъ 1 кл. **Казанцеву** Павлу, за неосторожное производство маневровъ на ст. Чита 1-я, 6 ноября 1914 г.; **Кочмареву** Никифору, за неосторожное производство маневровъ 29 октября 1914 г. на раз. Черновскомъ, вѣдствіе чего произошелъ обрывъ муфты упряжного крюка вагона № 435851; помощнику машиниста 3 кл. **Калинину** Андрею, за неявку къ п. № 600—14 ноября 1914 г.; поѣздному кочегару **Лисецкому** Владимиру, за неявку къ п. № 48—12 ноября 1914 г. подъ видомъ болѣзни; поѣздному смазчику **Калугину** Сергѣю, за невнимательность при слѣдованіи съ п. № 503.—12 августа 1914 г., почему произошло на 865 вер. раздѣленіе поѣзда на двѣ части поѣздн. смазч. **Антонову** Афанасію, за от-

лучку съ ученическаго поѣзда и неопрятное содержаніе вагоновъ 5 ноября 1914 г.; конторщику Читинскихъ мастерскихъ **Садырину** Алексію, за отказъ исполнить порученную ему мастеромъ вагоннаго цеха работу, 26 сентября с. г. По дѣно Хилокъ: сторожу дежурныхъ комнатъ ст. П. Заводъ **Рыбнину** Елисею, за допущеніе игры въ карты въ дежурныхъ комнатахъ и за слабый надзоръ за имуществомъ паровозныхъ бригадъ, послѣдствіемъ чего была пропжа сакво-яжа съ провизіей помощника машиниста Стахунскаго, 4 декабря 1914 г.; конторщику Управленія сл. **Домбровскому** Іосифу, за позднюю явку на службу 18 октября с. г. и неявку 16 октября с. г. безъ уважительныхъ причинъ, по дѣно В.-Удинскъ: помощн. машинистовъ **Воронѣ** Ивану и **Денисову** Андрею, за заварку кулиснаго камня и валика пар. № 4289 при слѣдованіи 7 сентября 1914 г.; съ п. № 515; **Бахагину** Николаю, за обрывъ упряжныхъ при-боровъ вагоновъ №№ 806183 и 588023 при маневрахъ 23 октября 1914 г. на ст. В.-Удинскъ; поѣзднымъ смаз-чикамъ: **Панкратову** Филиппу, за невнимательный уходъ въ пути слѣдованія, вслѣдствіе чего 31 іюля 1914 г. вагонъ № 348841 отцѣпленъ по горѣнію буксъ отъ п. № 43 на ст. Мысовая; **Николаеву** Ивану, за допущеніе горѣнія бук-сы съ задиромъ шейки, вслѣдствіе чего вагонъ № 657264 отцѣпленъ 23 сентября 1914 г. отъ п. № 43 на ст. Мы-совая; **Шиліонокъ** Малаху, за небрежный уходъ за буксами вагона № 421552, отцѣпленнаго 16 августа 1914 г. на ст. Посольская отъ п. № 31 по горѣнію буксы съ задиромъ шейки оси; помощн. машиниста 3 кл. дѣно Чита **Колпако-ву** Павлу, за невнимательность при слѣдованіи съ п. № 503 12 августа 1914 г., почему произошло раздѣленіе на двѣ части поѣзда на 865 вер.

Объявляется выговоръ съ предупрежденіемъ о смѣ-щеніи: по дѣно В.-Удинскъ: поѣзднымъ смазчикамъ **Гро-шеву** Адриану, за допущеніе горѣнія буксы вагона № 216943, вслѣдствіе чего 14 іюля 1914 г. п. № 28 имѣлъ остановку на 450 вер.; **Глущенко** Петру, за допущеніе горѣнія бук-сы съ выплавленіемъ подшипника и задиромъ осевой шейки ваго-на № 323014, отцѣпленнаго 20 сентября 1914 г. отъ п. № 33 на ст. Заиграево; **Красинову** Ивану, за небрежную за-правку буксъ, вслѣдствіе чего платформа № 77320 по го-рѣнію буксъ отцѣплена 16 іюля 1914 г. отъ п. № 769 на ст. Мысовая; **Онищику** Василию, за крайне невнимательное и небрежное отношеніе въ своимъ обязанностяхъ, вслѣдствіе чего 16 августа 1914 г. отъ п. № 37 на ст. Посольская отцѣпленъ вагонъ № 396484 по горѣнію буксъ, при чемъ истертъ совершенно подшипникъ, протерта верхняя часть буксы.

Объявляется выговоръ съ послѣднимъ предупрежде-ніемъ объ увольненіи: конторщику Управл. сл. **Ростовцеву** Александру, за частыя ошибки въ поручаемыхъ ему работахъ.

За Начальника службы Тяги **Постыловъ**.

По Мобилизаціонному Отдѣлу.

Назначается вр. исполняющимъ обязанности Помощи. Начальника Мобилизаціоннаго Отдѣла Столоначальникъ это-го Отдѣла **Андреевъ** Георгій, съ 12 января 1915 г.

Начальникъ дороги,

инженеръ **Н. Зурабовъ**.

Начальникъ Мобилизаціоннаго

отдѣла, инженеръ **В. Ковалевскій**.

М. П. С.

Забайкальская желѣзная дорога.

П Р И К А З Ъ

24 января 1914 г.

№ VI.

Помощенныя ниже перемѣны въ личномъ составѣ служащихъ вътренней мнѣ дороги, объявляются для свѣдѣ-нія.

Начальникъ дороги,

инженеръ **Н. Зурабовъ**,

Правитель Канцеляріи **В. Тоцкий**.

По Канцеляріи Управленія.

Переименовывается: вр. переписчикъ **Синяковъ** Сер-гей въ старшіе курьеры Канцеляріи Управленія, съ жало-ваньемъ по 53 руб. въ мѣсяць, съ 1 февраля 1915 г., съ отнесеніемъ расхода на очеред. № 16 смѣты 1915 г.

За Правителя Канцеляріи **Разумовскій**.

По Пенсіонной Кассѣ.

Перечисляется содержаніе: переписчика Пенсіонной Кассы **Розенберга** Матвѣя, съ § 4 ст. 1 см. Упр. ж. д., на § 2 ст. 1 по 1% отчисленію по ссудной операціи, съ 1 янва-ря с. г., по 40 р. въ мѣсяць.

Завѣдывающій дѣлами Мѣстнаго Комитета

Пенсіонной Кассы **Равлигъ**.

По службѣ Байкальской ж. д. Переправы.

Опредѣляются: **Савченко** Денисъ, **Гарай** Тарасъ, **Третьяченко** Инокентій, **Александровъ** Иванъ, **Уфим-цевъ** Василій, **Мироновъ** Афанасій, **Рожковъ** Василій. **Ханимзяновъ** Кадырзянъ, **Занирзяновъ** Фахрулла, **Каза-новъ** Михаилъ. матросами лед. „Ангара“, съ 29 декабря 1914 г., съ жалованьемъ по 37 руб. каждому, за счетъ кредитовъ по постройкѣ II-го пути Кругобайкальской ж. д.; **Киселевъ** Дмитрій и **Цыбульскій** Михаилъ, рулевыми лед. „Ангара“, оба съ 29 декабря 1914 г., съ жалованьемъ пер-вому 57 руб., а послѣднему 51 руб. въ мѣсяць, съ отне-сеніемъ расхода по содержанію за сч. кредитовъ по по-стройкѣ II-го пути Кругобайкальской ж. д.; **Мирошниковъ** Тимофей, **Ворончихинъ** Иванъ, **Курнессовъ** Іоакимъ, **Бли-новъ** Николай, **Чуркинъ** Иванъ и **Черноусовъ** Петръ, машинистами лед. „Ангара“, съ жалованьемъ **Мирошникову** и **Ворончихину** по 80 руб. и остальнымъ по 70 руб. въ мѣсяць, съ 29 декабря 1914 г., съ отнесеніемъ расхода на сч. кредитовъ по постройкѣ II-го пути Кругобайкальской ж. д.; **Зубаревъ** Дмитрій, электротехникомъ лед. „Ангара“, съ жалованьемъ 77 р. 50 к. въ мѣсяць, съ 29 декабря 1914 г., съ отнесеніемъ расхода за сч. кредитовъ по построй-кѣ II пути Кругобайкальской ж. д.; **Михайловъ** Иванъ—старшимъ кочегаромъ лед. „Ангара“, съ жалованьемъ 77 р. 50 к. въ мѣсяць, съ 29 декабря 1914 г., съ отнесеніемъ расхода за сч. кредитовъ по постройкѣ II пути Кругобай-кальской ж. д.; **Заболоцкій** Григорій, **Химикусъ** Петръ, **Букинъ** Иванъ, **Цыбульскій** Яковъ, **Рубцевъ** Федоръ, **Бер-дяевъ** Афанасій, **Петрушинъ** Иванъ, и **Лебедевъ**, съ 29 де-кабря 1914 г., **Ивановъ** Иванъ, съ 30 декабря 1914 г., кочегарами лед. „Ангара“ съ жалованьемъ **Заболоц-кій**, **Химусъ** и **Букинъ** по 45 руб., а остальнымъ по 40 р. въ мѣсяць каждому, съ отнесеніемъ расхода за сч. креди-товъ по постройкѣ II пути Кругобайкальской ж. д.; **Рябичъ** Петръ боцманомъ лед. „Ангара“, съ жалованьемъ по 77 р. 50 к. въ мѣсяць, съ 30 декабря 1914 г., съ отнесеніемъ

расхода за сч. кредитовъ по постройкѣ 2-го пути Кругобайкальской ж. д.

Назначаются: стрѣлочникъ американской стрѣлки прист. Байкаль **Казановъ** Василий, сторожемъ для приѣма причаловъ, съ жалованьемъ 35 р. въ мѣсяцъ, съ 1 января с. г., съ отнесениемъ расхода на отд. VII оч. № 113 (оч. № 52 см. Байкальской Переправы с. г.) лоцманъ **Ильинъ** Василий, матросомъ баржи, съ жалованьемъ 42 руб. въ мѣсяцъ, съ 1 января с. г., съ отнесениемъ расхода на отд. VII оч. № 113 (оч. № 52 смѣты Байкальской Переправы с. г.) кочегары сирены на прист. Байкаль: **Замковскій** Яковъ и **Бардтевъ** Василий кочегарами пожарной машины, съ жалованьемъ по 45 р. въ мѣсяцъ каждому, съ 1 января с. г., съ отнесениемъ расхода на отд. VII оч. № 113 (оч. № 52 смѣты Байкальской Переправы с. г.) стрѣлочникъ американской стрѣл. пристани Танхой **Шемануевъ** Иванъ сторожемъ для приѣма причаловъ, съ жалованьемъ 35 руб. въ мѣсяцъ, съ 1 января с. г., съ отнесениемъ расхода на отд. VII оч. № 113 (оч. № 52 см. Байкальской Переправы с. г.) электротехникъ электрической ст. на пристани Танхой **Ковшевъ** Михаилъ, машинистомъ пожарной машины на пр. Танхой, съ жалованьемъ 77 руб. въ мѣсяцъ, съ отнесениемъ расхода на отд. VII оч. № 113 (оч. № 52 смѣты Байк. Пер. с. г.); машинистъ сирены пр. Танхой **Копѣйкинъ** Николай, кочегаромъ пожарной машины на прист. Танхой, съ жалованьемъ по 45 руб. въ мѣсяцъ, съ 1 января с. г., съ отнесениемъ расхода на отд. VII оч. № 113 (оч. № 52 смѣты Байк. Перепр. с. г.); кочегаръ электрической ст. на пристани Танхой **Медвѣдъ** Андрей; кочегаромъ пожарной машины прист. Танхой, съ жалованьемъ по 25 руб. въ мѣсяцъ, съ 1 января с. г., съ отнесениемъ расхода на отд. VII оч. № 113 (оч. № 52 см. Байкальской Переправы с. г.) матросъ лед. „Ангара“ **Матусевичъ** Алексѣй, вр. и. о. старшаго кочегара лед. „Ангара“ съ жалованьемъ 77 р. 50 к. въ мѣсяцъ; матросы пар. „лейт. Малыгинъ“ **Недвигинъ** Сергѣй, **Газимзяновъ** Дерзельманъ матросами лед. „Ангара“, съ жалованьемъ по 37 руб. въ мѣсяцъ каждому; рулевой пар. „лейт. Малыгинъ“ **Чувашевъ** Маркъ, рулевымъ лед. „Ангара“, съ жалованьемъ 57 руб. въ мѣсяцъ; матросъ пар. „Малыгинъ“ **Лобастовъ** Федоръ, рулевымъ л. „Ангара“, съ жалованьемъ 57 руб. въ мѣсяцъ; рулевой лед. „Байкаль“ **Симоновъ** Михаилъ рулевымъ лед. „Байкаль“, съ содержаниемъ 57 р. въ мѣсяцъ; кочегаръ лед. „Байкаль“ **Рѣзановъ** Николай, старшимъ кочегаромъ лед. „Ангара“, съ жалованьемъ 77 р. 50 к. въ мѣсяцъ; матросъ лед. „Ангара“ **Матусевичъ** Алексѣй; старшимъ кочегаромъ лд. „Ангара“, съ жалованьемъ 77 р. 50 к. въ мѣсяцъ; кочегаръ пар. „Малыгинъ“ **Бурновъ** Василий, кочегаромъ лед. „Ангара“, съ жалованьемъ 45 р. въ мѣсяцъ; кочегаръ лед. „Байкаль“ **Салахутдиновъ** Салимъ-Гирей кочегаромъ лед. „Ангара“, съ жалованьемъ 40 р. въ мѣсяцъ. всѣ съ 29 декабря 1914 г.; матросы баржей: **Разинъ** Потапъ, **Худашевъ** Григорій, **Осиповъ** Михаилъ, матросами лед. „Ангара“, съ жалованьемъ по 37 р. въ мѣсяцъ каждому; матросъ пар. „лейт. Малыгинъ“ **Орловъ** Яковъ, матросъ лед. „Ангара“, съ жалованьемъ 37 руб. въ мѣсяцъ; рулевые пар. „Малыгинъ“ **Косовъ** Ефимъ, **Копченко** Иванъ, рулевыми лед. „Ангара“ съ жалованьемъ по 45 р. въ мѣсяцъ каждому; кочегаръ пар. „лейт. Малыгинъ“ **Винанъ** Иванъ, кочегаромъ лед. „Ангара“, съ жалованьемъ 40 руб. въ мѣсяцъ; съ отнесениемъ расхода за счетъ кредитовъ по постройкѣ 2-го пути Кругобайкальской ж. д.; рулевой лед. „Ангара“ **Лобастовъ** Федоръ, матросомъ пар. „лейт. Малыгинъ“, съ жалованьемъ 30 р., квартирными 12 р. на дороговизну жизни 3 р. въ мѣсяцъ; рулевой лед. „Ангара“ **Симоновъ** Михаилъ, рулевымъ лед. „Байкаль“, съ жалованьемъ 38 р. при квартирѣ 15 руб. и на дороговизну жизни 4 р. въ мѣсяцъ, оба съ 1 января с. г.; старшій кочегаръ лед. „Ангара“ **Рѣзановъ** Николай, кочегаромъ лед.

„Байкаль“, съ жалованьемъ 34 руб., кварт. 13 р. и на дороговизну жизни 3 р. въ мѣсяцъ, съ 2 января с. г., съ отнесениемъ расхода по содержанию всѣхъ 3 на отд. VII оч. № 113 (оч. № 26 см. Байкальской Переправы с.) г.; старшій кочегаръ лед. „Ангара“ **Матусевичъ** Алексѣй, матросомъ лед. „Ангара“, съ жалованьемъ по 42 руб. въ мѣсяцъ, съ 2 января с. г., съ отнесениемъ расхода по содержанию на отд. VII оч. № 113 (оч. № 52 см. Байкаль. Перепр. с. г.) вр. и. о. командира лед. „Ангара“ **Бѣльговъ** Александръ первымъ помощникомъ командира лед. „Байкаль“, съ жалованьемъ 250 руб. въ мѣсяцъ, съ 2 января с. г.; съ отнесениемъ расхода на отд. VII оч. № 113 (оч. № 26 см. Байкальской Переправы с. г.)

Назначается взаимнѣ получаемого содержанія: матросамъ мастеровымъ лед. „Байкаль“ **Усову** Якову, **Ласеву** Юсифу, **Кудашкину** Сергѣю, **Бересневу** Игнатію, **Камынину** Петру, **Гаврилюку** Якову, **Миронову** Дмитрію и **Сосновскому** Трофиму, по 52 руб. въ мѣсяцъ каждому; матросамъ лед. „Ангара“ **Берденникову** Артемію, **Хазову** Василию, и **Шипунову** Гавріилу, по 42 руб. въ мѣсяцъ каждому; лоцмону баржи **Сенаторскому** Василию, 67 руб. въ мѣсяцъ; рабочему для надзора за пристанью въ селѣ Листвничномъ **Шишманову** Никифору, 35 руб. въ мѣсяцъ; сторожамъ при маякахъ: на прис. Байкаль **Багаеву** Константину и на пристани Танхой **Ескину** Петру, по 44 руб. въ мѣсяцъ каждому; рабочимъ для надзора за пристанью Байкаль: **Теки** Яну и **Трегеру** Фрицъ по 35 руб. въ мѣсяцъ; всѣмъ съ 1 января с. г., съ отнесениемъ расхода по содержанию на отд. VII оч. № 113 (оч. № 52 смѣты Байк. Переправы с. г.) табельщику по учету рабочей силы и матеріаловъ **Радченко** Ивану жалованья 81 р. 50 коп. въ мѣсяцъ, съ 1 января с. г., съ отнесениемъ расхода по содержанию въ суммѣ 50 руб. на оч. № 38, а 32 р. 50 коп. въ мѣсяцъ на оч. № 40 смѣты Байкальской Переправы с. г.

Назначается добавочное содержаніе: агенту пристани Байкаль **Базилевскому** Вячеславу, за исполненіе, обязанностей помощника командира лед. „Ангара“, по 64 р. 66 к. въ мѣсяцъ, съ 29 декабря 1914 г. по 2 января с. г., съ отнесениемъ расхода за счетъ кредитовъ по постройкѣ II-го пути Кругобайкальской ж. д.

Увольняются отъ службы за окончаніемъ навигаціи: рабочіе при укрѣпленіи вагоновъ: **Швецовъ** Порфирій, **Климовъ** Михаилъ, **Аржаевъ** Иванъ, **Левченко** Иванъ, **Крадиновъ** Петръ, **Житныхъ** Степанъ и **Канабеевъ** Михаилъ; рабочіе на лебедкахъ: **Проскуряковъ** Иванъ, **Усовъ** Ефимъ, **Федоровъ** Илларионъ, **Тихоновъ** Григорій, **Мысинъ** Федоръ, **Суворовъ** Платонъ, **Середкинъ** Захаръ, **Ивановъ** Иванъ, **Шуйкинъ** Иванъ, **Рыбинскій** Петръ, **Ельниковъ** Кузьма и **Парфентьевъ** Трофимъ; машинисты лед. „Байкаль“: **Павленко** Григорій, **Софроновъ** Николай, **Филинковъ** Семенъ, **Шерстенниковъ** Иванъ, **Анофриевъ** Прокопій, **Кузнецовъ** Ефимъ, **Антосякъ** Юсифъ; кочегары лед. „Байкаль“: **Ершовъ** Архипъ, **Васильевъ** Степанъ, **Стариковъ** 1-й Александръ, **Манышевъ** Семенъ, **Поповъ** Степанъ, **Хисамутдиновъ** Гилязетдинъ, **Батмановъ** Николай, **Быковъ** Евгеній, **Приходько** Григорій, **Ощепковъ** Кириллъ, **Золотовъ** Илларионъ, **Матяшъ** Семенъ, **Чернецовъ** Андрей, **Волковъ** Никифоръ, **Лапенковъ** Егоръ, **Стариковъ** 2-й Александръ, **Жарковскихъ** Михаилъ, **Ильинъ** Андрей, **Поповъ** Максимъ, **Охлопковъ** Дмитрій, **Ушановъ** Федоръ, **Николаевъ** Егоръ, **Тудановъ** Филиппъ, **Юдинъ** Михаилъ, **Салахутдиновъ** Салимъ-Гирей, **Труфановъ** Николай, **Телинъ** Филиппъ, **Палховичъ** Клементій, **Закирзяновъ** Хабир-

зянь, **Прима**къ Денисъ, **Королевъ** Иванъ, **Брюхановъ** Мартемьянъ, **Лискинъ** Петръ, **Колотушкинъ** Семенъ, **Климшинъ** Федоръ, **Щетинка** Петръ, **Спиридоновъ** Федоръ, **Карауловъ** Федоръ; мусорщики лед. „Байкаль“: **Свѣнтицкій** Иванъ, **Малаховъ** Григорій, **Корытовъ** Прокопій, **Кипреевъ** Леонтій, **Борейша** Захаръ, **Черепановъ** Григорій, **Кубранъ** Игнатій, **Чернецовъ** Василій; сторожъ для приѣма причаловъ пристани Байкаль **Щербанъ** Андрей; лоцманъ баржи **Стрѣналовскій** Иванъ; матросы баржей: **Антосякъ** Іуліанъ, **Андроновъ** Романъ, **Шваль** Кононъ, **Солдатовъ** Емельянъ; кочегаръ электрической станціи на пристани Байкаль **Аполлоновъ** Петръ, всѣ съ 1 января с. г.; машинистъ сирены пристани Байкаль **Фоминыхъ** Трофимъ, съ 8 января с. г.; сторожъ для приѣма причаловъ на пристани Танхой **Локетко** Іосифъ, съ 1 января с. г.; машинистъ электрической станціи на пристани Танхой **Маевъ** Иванъ, кочегаръ сирены пристани Танхой **Бурягинъ** Анисимъ и кочегаръ катера „Волна“ **Лыткинъ** Михайлъ, всѣ 3 съ 1 января с. г., рулевой пар. „Малыгинъ“ **Недвигинъ** Титъ и матросъ пар. „Малыгинъ“ **Безнасюкъ** Сергѣй, оба съ 2 января с. г.; машинистъ пар. „Малыгинъ“ **Кочневъ** Егоръ, съ 8 января с. г.; помощникъ машиниста пар. „Малыгинъ“ **Сиротинъ** Иванъ, съ 1 января с. г.; кочегары пар. „Малыгинъ“ **Протасовъ** Інноцентій и **Подгурскій** Маркъ съ 8 января с. г. кухарка пар. „Малыгинъ“ **Недвигина** Татьяна, съ 2 января с. г.;

за ненадобностью: матросы ледокола „Ангара“ **Газимзяновъ** Дерзельманъ, **Савченко** Денисъ, **Гарай** Тарасъ, **Третьяченко** Інноцентій, **Александровъ** Иванъ, **Уфимцевъ** Василій, **Хакимзяновъ** Кадырзянъ, **Закирзяновъ** Фахрулла, **Казановъ** Михайлъ, **Недвигинъ** Сергѣй; рулевые лед. „Ангара“: **Киселевъ** Дмитрій, **Цыбульскій** Михайлъ и **Чувашевъ** Маркъ, всѣ съ 1 января с. г.; машинисты лед. „Ангара“ **Мирошниковъ** Тимофей, **Ворончихинъ** Иванъ, съ 1 января с. г., **Курносовъ** Іоакимъ, **Блиновъ** Николай, **Чуркинъ** Иванъ, **Черноусовъ** Петръ, съ 2 января с. г.; старшій кочегаръ лед. „Ангара“ **Михайловъ** Иванъ и кочегары лед. „Ангара“: **Заболоцкій** Григорій, **Химикусъ** Петръ и **Букинъ** Иванъ, всѣ съ 1 января с. г., **Бурновъ** Василій, съ 2 января с. г.; **Цыбульскій** Яковъ, **Рубцевъ** Федоръ, **Ивановъ** Иванъ, **Петрушинъ** Иванъ, **Лебедевъ** Иванъ, съ 1 января с. г.; **Бердяевъ** Василій, электротехникъ лед. „Ангара“ **Субаревъ** Дмитрій, оба съ 2 января с. г.; рулевые ледокола „Ангара“ **Косовъ** Ефимъ, **Копченко** Иванъ и кочегаръ пар. „Л.-Малыгинъ“ **Винанъ** Иванъ, всѣ 3 съ 8 января с. г.; рулевой катера „Волна“ **Суворовъ** Семенъ, съ 1 января с. г.; рулевой пар. „Кругобайкалецъ“ **Судзиловскій** Фома, матросы пар. „Кругобайкалецъ“ **Босько** Антонъ, **Хакимзяновъ** Халимзянъ, **Суворовъ** Еремѣй, **Черепановъ** Інноцентій, **Фабрикановъ** Константинъ, **Скотинъ** Иванъ, машинистъ пар. „Кругобайкалецъ“ **Дуневъ** Николай, съ 5 января с. г.; масленщикъ пар. „Кругобайкалецъ“ **Гаевъ** Александръ, кочегары пар. „Кругобайкалецъ“ **Быковъ** Кузьма, **Козулинъ** Иванъ, **Гудинъ** Ілья, **Ивановъ** Дмитрій, съ 5 января с. г.; матросы лед. „Ангара“: **Разинъ** Потапъ, **Орловъ** Яковъ, **Осиповъ** Михайлъ, **Кудашевъ** Григорій, съ 8 января

с. г.; наблюдающій за грузовыми работами **Ураевъ** Ефимъ, съ 1 января с. года.

Начальникъ службы,
инженеръ-механикъ *Б. Курьякъ.*

По Матеріальной службѣ.

Назначаются: старшій угольщикъ склада топлива Маньчжурія **Житинкинъ** Игнатій, старшимъ угольщикомъ склада топлива Шилка, съ жалованьемъ 384 р., кварт. 180 руб. и на дороговизну жизни 36 р. въ годъ, съ отнесеніемъ 384 р. жалов. и 96 р. квар. на очер. № 83, а 84 р. квартирныхъ и 36 на дороговизну жизни, на счетъ кредита по очер. № 115 см. 1914 г., съ 1-го декаб. 1914 г.; старшій угольщикъ склада топлива Шилка **Саксинъ** Василій, старшимъ угольщикомъ склада топлива Маньчжурія, съ жалованьемъ 384 р. при кварт. нат. и на дороговизну жизни, 36 р. въ годъ, съ отнесеніемъ 384 р. жалованья на очер. № 83, а 36 р. на дороговизну жизни на счетъ кредита по очер. № 115 смѣты 1914 г., съ 1 декабря 1914 г.; вр. раздатчикъ склада топлива Яблоновая **Антоновъ** Сергѣй, штатнымъ раздатчикомъ склада топлива Шилка, съ жалованьемъ 792 руб. въ годъ при кварт. натур., съ отнесеніемъ расхода на очер. № 22-б смѣты 1914 г., съ 1 декабря 1914 г.; вр. конторщикъ Управ. сл. **Клейнманъ** Александръ, вр. счетоводомъ Управ. сл., съ жалованіемъ 720 р. и кварт. 180 р., съ отнесен. рас. на очер. № 17 см. 1914 г., съ 1 декаб. 1914 г.; вр. сторожъ склада топлива Иркутскъ **Бушухинъ** Федотъ, шт. сторожемъ Иркутскаго склада воинскихъ приспособленій, съ жалованьемъ 240 р., кварт. 168 р. и на дороговизну жизни 36 р. въ годъ, съ отнесеніемъ расхода на очер. № 107 см. 1914 г., съ 1 декаб. 1914 г.; шт. конторщикъ Читинскаго Главнаго матеріальнаго склада **Щербаковъ** Яковъ, вр. раздатчикомъ склада топлива Яблоновая, съ жалованьемъ 720 р. въ годъ, съ отнесеніемъ расхода на кредитъ 15300 р. съ накладныхъ расходовъ на дрова, съ 1 декаб. 1914 г.

Начальникъ Матеріальной службы,
инженеръ *Первакъ.*

По Главной Бухгалтеріи

Зачисляется въ штатъ: вр. конторщикъ **Вдовенко** Сергѣй, съ жалованіемъ 48 р., кварт. 20 руб. и на дороговизну жизни 4 р., итого 72 руб. въ мѣсяцъ, съ отнесеніемъ расхода на очередной № 17 смѣты с. г., съ 1 января с. г.

Перечисляется содержаніе: вр. конторщика **Суворовой** Анны, 40 р. въ мѣсяцъ, со сч. кредита Хозяйственныхъ лѣсныхъ дачъ см. с. г., на очер. № 17 п. 6 см. с. г. (кредитъ отпусковыхъ и больныхъ), съ 1 января с. г.

Увеличивается содержаніе: вр. конторщикамъ **Лизину** Василію, до 55 р. въ мѣсяцъ, съ отнесеніемъ расхода на кредитъ по § 2 ст. 13 лит. Б. см. 1913 г.; **Иль** **Сунцову**, до 45 р. въ мѣсяцъ, за сч. кредита Хозяйственныхъ лѣсныхъ дачъ см. с. г. и **Толочко** Іосифу, до 53 р. 33 1/3 к. въ мѣсяцъ, за сч. кредита по очер. № 17 п. 6 смѣты с. г. (кредитъ отпусковыхъ и больныхъ), всѣмъ 3 съ 1-го января с. г.

(Окончаніе слѣдуетъ).

М. П. С.

ВѢСТНИКЪ

ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛЪ.

Выходитъ въ Иркутскъ, при Управленіи Забайкальской жел. дор., подъ редакціей Начальника дороги.

УСЛОВІЯ ПОДПИСКИ

— Н А —

„Вѣстникъ Забайкальской жел. дор.“

Подписная плата:

	На годъ.		На 1/2 года	
	Руб.	К.	Руб.	К.
Для посторон. лицъ . . .	5	—	3	—
„ учрежд. Заб. ж. д. . .	2	50	1	25
„ служаш. Заб. ж. д. . .	2	—	1	—

Для служащихъ Забайкальской ж. д. допускается
разсрочка по 20 к. въ мѣсяцъ; плата можетъ
быть удержана изъ жалованья.

№ 4.

ПОДПИСКА И ОБЪЯВЛЕНІЯ
ПРИНИМАЮТСЯ:

въ Управленіи—въ Конторѣ Редакціи и
въ книжномъ магазинѣ Макушина и
Посохина.

Плата за объявленія взимается.

За 1 страницу въ одномъ номерѣ . . .	15 руб.
„ полстраницы „ „ „ . . .	10 „
„ четв. стран. „ „ „ . . .	5 „

За строку пегита въ столбцѣ или за мѣсто,
занимаемое ею:

На годъ	4 р. 50 к.
На полгода	2 „ 50 „
Въ одномъ номерѣ	— „ 20 „

Отдѣльный номеръ—5 коп.

Адресъ Редакціи и Конторы: Иркутскъ, улица Гр. Кутайсова, д. Кузнецъ, Управление Забайкальской желѣзной дороги.
Контора открыта отъ 11 ч. до 4 ч. дня.

Часть неофициальная.

СОДЕРЖАНІЕ: Подготовка воздушныхъ путей сообщенія къ войнѣ. Инж. Рынинъ.—Происхожденіе паровозовъ европейскихъ желѣзныхъ дорогъ.—Смѣсь.—Свѣдѣнія о количествѣ перевозокъ и валовомъ доходѣ по Забайкальской желѣзной дорогѣ за сентябрь мѣсяцъ 1914 года.

Подготовка воздушныхъ путей сообщенія къ войнѣ. *)

Въ виду происходящихъ военныхъ событій представляется не малое значеніе вопросъ о роли воздушныхъ путей сообщенія во время войны.

Воздушные пути сообщенія, подобно воднымъ и сухопутнымъ, имѣютъ въ настоящее время сложную, организационную и управленческую. Въ воздухоплавательномъ дѣлѣ, подобно тому какъ и въ желѣзнодорожномъ, можно различать устройства путевыя, тяговые, телеграфныя, по движенію и т. п.

Путевое управленіе заключаетъ въ себѣ организационную и устройство сѣти аэродромовъ, ангаровъ, мастерскихъ, сигналовъ въ видѣ крупныхъ надписей на крышахъ, птенъ на землѣ, предсказаніе погоды и пр. Повидимому, наибольшее развитіе и получила эта отрасль въ Германіи и во Франціи. Цепелиновское Общество въ Германіи имѣетъ рядъ прекрасно оборудованныхъ эллинговъ для дирижаблей въ разныхъ мѣстахъ страны. Каждый эллингъ снабженъ метеорологической станціей, связанной телеграфомъ, какъ съ сѣтью другихъ станцій, такъ и съ цепелинами, на которыхъ имѣется беспроволочный телеграфъ.

Далѣе Германія и Франція уже покрыты сѣтью аэродромовъ, гдѣ могутъ имѣть спускъ и стоянку аэропланы и гдѣ для нихъ устроены бензино-масляныя базы.

Большинство изъ этихъ станцій устроено частными общественными организаціями въ мирное время и между этими станціями, въ особенности въ Германіи, поддерживается правильное пассажирское и почтовое воздушное сообщеніе. Въ военное же время весь инвентарь этихъ организацій переходитъ въ распоряженіе военного вѣдомства.

Тяговое управленіе вѣдаетъ воздухоплавательными аппаратами и ихъ личнымъ составомъ.

Въ крупныхъ воздухоплавательныхъ организаціяхъ, вродѣ цепелиновскаго О-ва въ Германіи, имѣются спеціальныя: коммерческое, врачебное, телеграфное и др. управленія.

Во время войны воздушные пути могутъ имѣть слѣдующее главное назначеніе:

1) Они могутъ служить путями наиболѣе быстрого и неожиданнаго нападенія на непріятеля.

2) По нимъ, слѣдуя извѣстными маршрутами, могутъ производиться дальнія и ближнія развѣдки на аэропланахъ и на дирижабляхъ.

3) Они могутъ служить путями почтового сообщенія не только въ мѣстностяхъ, гдѣ другое движеніе (по землѣ и по водѣ) нарушено, но и въ обыкновенной мѣстности, гдѣ требуется быстрая передача экстренныхъ сообщеній. Въ особенности важное значеніе имѣетъ воздушная служба связи между отрядами войскъ. Конечно, здѣсь не малое значеніе имѣютъ заблаговременно устроенные на землѣ аэродромы, эллинги, сигналы, мастерскія для ремонта и другія вспомогательныя путевыя устройства.

*) Вѣстн. Полѣск. жел. дор.

4) Они могутъ служить средствами быстрого и экстреннаго пассажирскаго сообщенія черезъ непроходимую мѣстность или черезъ мѣстность занятую непріателемъ.

Организація аэродромовъ, эллинговъ, сигналовъ необходима какъ для военнаго, такъ и для мирнаго времени и устройство и оборудованіе ихъ для военнаго времени требуетъ сравнительно мало дополнительныхъ работъ. Аппараты же, которые должны принять участіе въ войнѣ, должны быть специально оборудованы.

По этому вопросу уже имѣется обширная литература и мы здѣсь ограничимся пока лишь послѣдними данными, опубликованными во французскомъ журналѣ „Latechnique aeronautique“ за 1914 г. (№ 110), и относящимися къ провозности и вооруженію воздухоплавательныхъ аппаратовъ въ разныхъ странахъ, именно: въ Англіи, Германіи, Австро-Венгліи и Франціи.

Описаніе это по необходимости является весьма краткимъ, такъ какъ важнѣйшія данныя въ этомъ отношеніи представляютъ военный секретъ и не публикуются.

Въ Англіи, которая продолжаетъ пока оставаться владычицей морей, сильно распространено убѣжденіе, что ей необходимо быть владычицей и воздушнаго океана. Въ этомъ направленіи высказываются ораторы на многочисленныхъ митингахъ. Въ особенности интересна рѣчь, произнесенная капитаномъ Джабсономъ на собраніи въ „Royal United Service institution“ подъ предсѣдательствомъ генерала Гендерсона, директора военнаго воздухоплаванія въ Англіи.

Капитанъ Джабсонъ полагаетъ, что въ недалекомъ будущемъ каждая большая страна будетъ имѣть 40—50 мощныхъ дирижаблей съ радіусомъ дѣйствія до 2500 км., съ подъемной силой до 40 т. каждый при скорости до 95 км. въ часъ.

Далѣе, военные аэропланы должны образовать особый самостоятельный воздушный флотъ, вооруженный пулеметами, пушками и снарядами для метанія бомбъ. Флотъ этотъ долженъ въ своихъ дѣйствіяхъ согласоваться съ сухопутными и морскими силами, но долженъ въ то же время имѣть самостоятельное управленіе.

Несмотря на постановленіе жевевской конференціи (состоявшейся, кстати сказать, когда дирижабли и аэропланы только еще начинали развиваться) о запрещеніи воздушной войны и метанія снарядовъ съ воздухоплавательныхъ аппаратовъ, нѣтъ сомнѣнія, что въ случаѣ конфликта будутъ использованы всѣ силы воздушныхъ флотовъ и всѣ способы борьбы.

Нападеніе воздушнаго флота, въ особенности состоящаго изъ дирижаблей, будетъ наиболѣе успѣшно ночью. Отраженіе же его будетъ наиболѣе удачнымъ днемъ, когда дирижабли представляютъ удобную цѣль для стрѣльбы.

Какъ сухопутные отряды, такъ и военные корабли снабжаются орудіями борьбы съ воздухоплавательными аппаратами. Напримѣръ, на военномъ англійскомъ кораблѣ „Iron Duke“ установлено двѣ пушки, которыя могутъ бросать сильно дѣйствующіе снаряды вѣсомъ 5 *kgr* на высоту до 6000 *m*.

Правда, не легко попасть въ маленькую цѣль, представляемую аэропланомъ, но распространяемая снарядомъ волна взрыва можетъ захватить аппаратъ и повлечь за собою его паденіе.

Съ другой стороны, вооружаются и аэропланы. Интересны опыты въ этомъ отношеніи, произведенные въ присутствіи англійскихъ властей и представителей иностранныхъ державъ на военномъ полѣ въ *Bisley* съ аэропланомъ, вооруженномъ американской митральезой вѣсомъ 12 *kgr* системы капитана Левиса.

Опыты производилъ бельгійскій лейтенантъ Стеллингверфъ. Полетъ совершался на высотѣ 150 *m* со скоростью 80 *km* въ часъ, при сильномъ вѣтрѣ. Изъ 20 пуль въ цѣль діаметровъ 3 *m* попало 11 пуль.

Для смѣны зарядовъ достаточно всего 5 секундъ. Для борьбы съ все болѣе и болѣе возрастающимъ по силѣ воздушнымъ флотомъ Англія строитъ и соответственные морскія суда. Такъ теперь на крейсерѣ „Royal Oak“ (25000 *t*) установленъ рядъ скорострѣльныхъ пушекъ, съ угломъ стрѣльбы до 90°, которые могутъ отражать нападеніе дирижаблей и аэроплановъ. Кромѣ того, на немъ предполагается устроить платформу для спуска гидро-аэроплановъ.

По сообщенію секретаря „War Office“ англійская армія располагаетъ въ настоящее время 176 аэропланами.

Въ Германіи на военномъ полѣ въ Дебрицѣ дирижабль Цепелинъ У-й произвелъ серію интересныхъ опытовъ съ метаніемъ снарядовъ.

Цѣлью служить ящикъ, длиною 10 *m*, высотой 5 *m*, и шириною 6 *m*, по размѣрамъ подходящий къ аэроплану. Ящикъ подвѣшивался къ свободному воздушному шару, который леталъ на высотѣ около 300 *m*. При сильномъ вѣтрѣ Цепелинъ V, идя со скоростью 75—80 *m* въ часъ на высотѣ полета шара, выпустилъ на него рядъ снарядовъ съ разстоянія 1500 *m*, именно: а) изъ митральезы—50 снарядовъ и г) изъ пушки—15 снарядовъ. Почти всѣ снаряды попали въ цѣль.

При слѣдующемъ опытѣ шаръ летѣлъ на высотѣ 350 *m*, а дирижабль стрѣлялъ въ него съ высоты 700 *m* и съ разстоянія 200 *m*. Было сдѣлано 15 выстрѣловъ изъ пушки. Почти всѣ выстрѣлы достигли цѣли и даже два снаряда попали въ черные круги, изображавшіе мѣсто пилота и мотора.

Наконецъ, такое же количество выстрѣловъ было сдѣлано въ разстояніи 2500 *m* и съ такимъ же успѣхомъ.

Интересно сообщеніе директора цепелиновскаго Общества М. Эннера о томъ, что четырьмя бомбами брошенными съ высоты 1500 *m*. можно совершенно разрушить вокзалъ, причемъ ссылаясь даже на опытъ въ этомъ отношеніи.

Въ Австро-Венгріи также были произведены рядъ опытовъ надъ вѣроятными результатами стрѣльбы въ аэропланъ изъ орудій сухопутной артиллеріи. Аэропланъ при полетѣ на высотѣ 1000 *m* со скоростью 150 *km* въ часъ можетъ черезъ 1 м. 40 сек. улетѣть изъ опасной зоны обстрѣла полевыхъ 10 *cm* пушекъ модели 99 года. Черезъ 2 мин. 23 сек. онъ будетъ внѣ сферы дѣйствія осадной 12 *cm*. пушки и черезъ 2 мин. 26 сек. онъ избѣгнетъ огня осадной 15 *cm*. пушки.

Конечно, находясь въ сферѣ непріятельскаго огня, аэропланъ долженъ летѣть неправильными зигзагами.

Очень поучительный, хотя и непредвидѣнный, былъ опытъ нападенія аэроплана на дирижабль около Вѣны лѣтомъ 1914 года.

Австрійскій дирижабль типа Кертинга—похожій на Парсевали, совершалъ маневры около Вѣны, имѣя на борту четырехъ офицеровъ, двухъ механиковъ и одного инженера.

Въ это время бипланъ съ двумя офицерами, получивъ приказаніе догнать дирижабль, быстро приблизился къ послѣднему, и совершивъ около него нѣсколько круговъ, хотѣлъ перелетѣть черезъ него. Однако, въ этотъ моментъ онъ задѣлъ за оболочку дирижабля своими колесами и разорвалъ ее. (По другой версіи аэропланъ ударился носомъ объ оболочку и разорвалъ баллонъ на двѣ части).

Произошелъ взрывъ. Дирижабль загорѣлся и вмѣстѣ съ аэропланомъ упалъ съ высоты 400 *m* на гору Кенигсбергъ. Всѣ пассажиры заживо сгорѣли и тѣла ихъ были разбиты.

Во Франціи также былъ произведенъ рядъ опытовъ, изъ которыхъ мы здѣсь пока упомянемъ лишь о метаніи снарядовъ съ аэроплана во время послѣдняго похода французовъ въ Марокко. Каждый снарядъ вѣситъ около 3 *kgr*. и имѣетъ форму бутылки. Взрывъ происходитъ при контактѣ со смѣсью кашюля, который придвигается къ смѣси во время паденія бомбы винтомъ, выходящимъ наружу бомбы. На концѣ винта насаженъ легкій воздушный пропеллеръ, который при паденіи вращается и вращаетъ винтъ. Группа снарядовъ помещается въ цилиндръ, располагаемый въ серединѣ аэроплана.

Каждый снарядъ содержитъ 400 пуль, разлетающихся при взрывѣ и поражающихъ на разстояніи до 2000 *m*. При сраженіяхъ съ туземцами въ Марокко снаряды эти производили среди нихъ большую панику.

Для защиты отъ выстрѣловъ начинаютъ теперь дѣлать блиндированные аэропланы. Во Франціи имѣется уже рядъ подобныхъ аппаратовъ. Изъ такихъ аэроплановъ (7 штукъ) составлена цѣлая эскадрилья.

Вотъ нѣкоторыя данныя о такомъ блиндированномъ аэропланѣ (бипланѣ) типа Doraud 1913 г. Съ полной нагрузкой, съ топливомъ на 4 часа полета онъ вѣситъ одну тонну при площади крыльевъ 50 *m*². Моторъ Anzani съ 10 цилиндрами мощностью 87 Н. Р.

Скорость полета при высотѣ 1000 *m*. болѣе 100 *km*. въ часъ; въблизи же земли—108 *km* въ часъ. Наибольшая высота полета—2800 *m*. Аппаратъ двухмѣстный, вѣсъ металла защищающаго аппаратъ 90 *kgr* (вѣсъ аппарата въ 635 *kgr*—нагрузка 275 *kgr*—металъ—90 *kgr*=1000 *kgr*).

Инж. Рынинъ.

Происхожденіе паровозовъ европейскихъ ж. д.

Европейскія страны, въ отношеніи способа удовлетворенія потребности въ паровозахъ, можно раздѣлить на три группы. Первую группу составляютъ тѣ страны, которыя изготовляютъ свои паровозы исключительно на отечественныхъ заводахъ и никакихъ паровозовъ не приобрѣтаютъ за границей. Вторую группу составляютъ тѣ страны, которыя пользуются паровозами, главнымъ образомъ, внутренняго изготовленія, но временами приобрѣтаютъ паровозы также за границей. Наконецъ, въ третью группу входятъ тѣ страны, которыя, не имѣя собственныхъ паровозостроительныхъ заводовъ, вынуждены удовлетворять свою потребность въ паровозахъ приобрѣтеніемъ послѣднихъ за границей.

Къ первой группѣ принадлежатъ: Англія, Германія, Австрія, Бельгія, Швейцарія и Швеція.

Швейцарія никогда никакихъ паровозовъ изъ Англіи не выписывала; Австрія—только въ первое время возникновенія желѣзныхъ дорогъ, за исключеніемъ 2-хъ паровозовъ, выписанныхъ въ 1884 году изъ Англіи для производства сравнительныхъ испытаній; паровозы эти были трехцилиндровые Компаундъ, системы Вебба. Тоже самое относится къ Бельгіи, которая до 1856 г. приобрѣтала только ограниченное число англійскихъ паровозовъ, а съ этого года до 1881 года, выписывала изъ Англіи незначительное число паровозовъ исключительно для своихъ желѣзныхъ дорогъ второстепеннаго значенія. Съ 1881 года Бельгія для своихъ желѣзныхъ дорогъ изготовляетъ паровозы исключительно на отечественныхъ заводахъ, за исключеніемъ одного случая, имѣвшаго мѣсто въ 1898 году, когда Бельгія купила у англійской Каледонской желѣзной дороги 5 быстроходныхъ

паровозовъ, построенныхъ въ мастерскихъ упомянутой желѣзной дороги, въ Глазго, по проекту главнаго инженера подвижнаго состава этой дороги Макинтоша. Германія въ первое время возникновенія желѣзныхъ дорогъ также приобрѣтала паровозы для своихъ желѣзныхъ дорогъ исключительно въ Англіи; но вскорѣ стала снабжать свои желѣзныя дороги паровозами, построенными на отечественныхъ заводахъ, и только въ первое время послѣ Франко-Прусской войны Германія приобрѣла въ Австріи 150 паровозовъ; въ новѣйшее время германскія желѣзныя дороги снабжаются паровозами, построенными исключительно на отечественныхъ заводахъ; если же иногда иностранный паровозъ работаетъ на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ, то это дѣлается тогда, когда необходимо выяснитъ достоинства даннаго типа паровоза.

Къ странамъ второй группы принадлежатъ: Франція, Италія, Голландія и Россія. Франція имѣетъ 6 паровозостроительныхъ заводовъ, производительность которыхъ, вмѣстѣ съ производительностью мастерскихъ желѣзныхъ дорогъ въ обыкновенное время, достаточны для обезпеченія французскихъ желѣзныхъ дорогъ паровозами; однако, неоднократно случалось, что эти заводы, при нормальныхъ обстоятельствахъ, не были въ состояніи удовлетворять потребности въ паровозахъ. Благодаря этому обстоятельству, управленія французскихъ желѣзныхъ дорогъ вынуждены бывали выписывать паровозы изъ-за границы. Такой случай имѣлъ мѣсто въ періодъ времени съ 1881 по 1885 г., когда Франція получила изъ Англіи 116 паровозовъ, изъ Австріи 275 и изъ Бельгіи небольшое число паровозовъ. Подобный случай повторился въ періодъ времени съ 1898 по 1901 г., когда для французскихъ желѣзныхъ дорогъ австрійскіе заводы построили 50, бельгійскіе 25 и заводы Сѣверной Америки 60 паровозовъ; для послѣднихъ проекты были разработаны во Франціи. Съ 1906 г. вновь повторяется подобный случай. Съ этого времени французскія дороги приобрѣли въ Германіи 470, въ Англіи 50, въ Бельгіи 19 и въ Сѣверной-Америкѣ 52 паровоза. Изъ послѣднихъ 52 паровозовъ—50, полученные Орленской желѣзной дорогой, были исполнены по французскому образцу.

Въ подобномъ же положеніи находится Италія, гдѣ, однако, въ послѣднее время паровозостроительные заводы сильно увеличили свою производительность, благодаря чему стали въ состояніи снабжать паровозами свои желѣзныя дороги. Со времени перехода частныхъ итальянскихъ желѣзныхъ дорогъ въ собственность государства, т. е. съ 1912 года, итальянскія желѣзныя дороги приобрѣли за границей 600 паровозовъ и 100 моторъ-вагоновъ. Изъ этого числа 502 паровоза и 42 моторъ-вагона доставила Германія; изъ остальной части 45 паровозовъ и 28 моторъ-вагона доставила Австрія, 12 паровозовъ и 15 моторъ-вагоновъ—Бельгія, 9 паровозовъ—Франція, 12 зубчатыхъ паровозовъ—Швейцарія и 20 паровозовъ—Сѣверная Америка. Къ этому слѣдуетъ еще прибавить 50 подержанныхъ паровозовъ, купленныхъ Италіей у англійской Мидлендской желѣзной дороги.

Голландія, единственная европейская страна, гдѣ Англія до настоящаго времени удержала за собою то мѣсто въ дѣлѣ поставки паровозовъ, которое она занимала вначалѣ возникновенія желѣзныхъ дорогъ и во всѣхъ другихъ странахъ Европы. Съ 1880 по 1913 г. Голландія приобрѣла въ Англіи 493 паровоза. Въ послѣднее время Германія также построила для Голландіи значительное число паровозовъ, главнымъ образомъ, танковыхъ; кромѣ того, въ недавнее время, въ Амстердамѣ былъ основанъ паровозостроительный заводъ, который, хотя и находится подъ англійскимъ управленіемъ, тѣмъ не менѣе современемъ отвлечетъ часть заказовъ отъ иностранныхъ заводовъ.

Что касается Россіи, то точныхъ данныхъ нѣтъ. Съ 1868 по 1873 годъ паровозы для русскихъ желѣзныхъ д

рогъ выписывались въ значительномъ числѣ, главнымъ образомъ, изъ Англіи, затѣмъ поставка перешла къ Франціи, а позже—къ Германіи, которая долгое время удерживала свое мѣсто въ дѣлѣ поставки паровозовъ, несмотря на конкуренцію со стороны заводовъ Сѣверной Америки. Въ послѣднее же время вся потребность въ паровозахъ удовлетворяется паровозами, построенными исключительно на отечественныхъ заводахъ Россіи.

Третью группу странъ образуютъ: Данія, Норвегія, Испанія, Португалія и Балканскія государства, включая Турцію. Съ 1866 до 1884 года Данія приобрѣтала паровозы для своихъ желѣзныхъ дорогъ исключительно въ Англіи; затѣмъ на сцену выступила Германія, которая, до послѣдняго времени, за небольшимъ исключеніемъ, доставляла всѣ паровозы, работающіе на датскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Къ исключеніямъ относятся 12 паровозовъ, доставленныхъ англійскимъ заводомъ въ 1894 году, и 70 паровозовъ, построенныхъ въ Италіи въ 1898 г. Въ Норвегіи англійское паровозостроительство царствовало безраздѣльно первые 15 лѣтъ постройки желѣзныхъ дорогъ, но затѣмъ Норвегія стала выписывать паровозы изъ Германіи, Швейцаріи и Сѣверной Америки. Сверхъ того значительное число паровозовъ, работающихъ на желѣзныхъ дорогахъ Норвегіи, шведскаго происхожденія, но американскаго образца. Въ Испаніи первое мѣсто въ настоящее время занимаютъ германскіе паровозостроительные заводы. Съ 1900 г. испанская Сѣверная жел. дор. приобрѣла 80 нѣмецкихъ паровозовъ, а въ послѣднее время еще 65 паровозовъ, построенныхъ германскими заводами. Вторая большая сѣтъ испанскихъ желѣзныхъ дорогъ Мадридъ—Сарагосса и Аликанте—владеетъ паровозами почти исключительно германскаго происхожденія. Съ 1891 г. англійскіе паровозы были введены въ Испанію только въ двухъ случаяхъ, а именно, съ 1901 по 1908 г.—14 штукъ для Южной желѣзной дороги и въ 1900 г.—8 штукъ для желѣзной дороги Сантандеръ—Бильбао.

Изъ Балканскихъ государствъ Румыніа, владѣющая самой значительной сѣтью желѣзныхъ дорогъ, имѣетъ паровозы, главнымъ образомъ, германскаго происхожденія; со всего числа паровозовъ, работающихъ на румынскихъ желѣзныхъ дорогахъ, только 42 построены въ Италіи. Остальные Балканскія государства, Болгарія, Сербія и Турція, имѣютъ паровозы, построенные почти исключительно на германскихъ заводахъ.

Въ заключеніе приведемъ слѣдующія интересныя данныя, касающія стоимости паровозовъ. Когда въ одномъ случаѣ заводы Сѣверной Америки изъявили желаніе участвовать въ конкуренціи по поставкѣ паровозовъ, построенныхъ по европейскимъ проектамъ, то цѣна, заявленная американскими заводами, оказалась на 9,5% выше средней цѣны, заявленной англійскими заводами, участвовавшими въ конкуренціи. Когда же американскимъ заводамъ была предложена поставка подобныхъ же паровозовъ, но построенныхъ по проектамъ самихъ заводовъ, то цѣна англійскихъ фирмъ оказалась на 32% выше американскихъ. Въ другомъ случаѣ въ конкуренціи на поставку паровозовъ по одному и тому же пресекту участвовали 7 англійскихъ и 6 германскихъ фирмъ, при чемъ оказалось, что средняя цѣна, заявленная англійскими фирмами, была на 16,7% выше цѣны германскихъ фирмъ, при этомъ самая низкая англійская цѣна была на 11% выше самой низкой цѣны германскихъ фирмъ. Эти данныя вполне ясно объясняютъ причину отсутствія поставокъ англійскихъ паровозовъ для европейскихъ желѣзныхъ дорогъ, несмотря на вполне доброкачественную конструкцию этихъ паровозовъ.

(„В. Ю.-З. ж. д.“)

С М Ъ С Ъ.

Гибель „Блюхера“.

„Daily Telegraph“ приводитъ разсказъ одного изъ спасенныхъ съ германскаго крейсера „Блюхеръ“ матросовъ объ ужасныхъ минутахъ, которыя пришлось пережить командѣ гибнущаго крейсера.

По его словамъ, команда „Блюхера“ дѣлала нечеловѣческія старанія усилить ходъ крейсера, но англійскіе крейсера, быстро настигли бѣглеца.

„Мы поняли, что спастись невозможно,—до ближайшей нѣмецкой гавани было больше 100 морскихъ миль. Когда Англичане приблизились къ намъ на разстояніе 10 морскихъ миль, начался разстрѣлъ „Блюхера“. Съ начала боя и до самого конца его мы находились въ настоящемъ аду. Фактически насъ обстрѣливало каждое судно англійской эскадры. Я никогда не слышалъ такой канонады и, надѣюсь, мнѣ никогда не придется быть свидѣтелемъ чего-либо подобаго. Это было сплошной ужасъ. Не успѣли мы сдѣлать нѣсколько выстрѣловъ изъ нашихъ орудій, какъ они уже были уничтожены англійскими снарядами.

Палуба „Блюхера“ была какъ будто выметена снарядами. Всюду лежали груды убитыхъ. Я никогда не забуду гранаты, которая взорвалась по срединѣ судна и убила нѣсколько десятковъ человѣкъ. Мы всѣ надѣли спасательные пояса, и они скоро намъ пригодились. Рядомъ со мною разорвавшейся гранатой было убито пятеро товарищей.

Мы знали, что мы погибаетъ, и что флагъ не будетъ спущенъ; поэтому многіе изъ насъ молились, чтобы судно поскорѣ затонуло. Мы предпочитали, чтобы Англичане подобрали насъ послѣ гибели нашего крейсера, вмѣсто того, чтобы раздробить насъ своими ужасными орудіями. Я не знаю, отчего собственно „Блюхеръ“ пошелъ ко дну. Корпусъ его былъ буквально изрѣзетенъ, и кромѣ того, говорятъ, въ подводную часть попала мина. Если такъ, то эта мина спасла много человѣческихъ жизней.

Затѣмъ насъ подобрали англійскія суда. Англичане были очень добры къ намъ, накормили насъ горячей пищей и дали сухое платье“.

Плѣнный германскій матросъ сообщилъ, что „Блюхеръ“ принималъ участіе въ нападеніи на Скарборо. Командѣ было тогда сообщено, что они находятся въ обычной морской операціи, крейсирующей по всему побережью Сѣвернаго моря.

Свѣдѣнія

о количествѣ перевозокъ и валовомъ доходѣ по Забайкальской желѣзной дорогѣ за сентябрь мѣсяцъ 1914 г.

Въ отчетномъ мѣсяцѣ пассажировъ по общему тарифу перевезено 205611, выручено 158565 р. 25 к.; съ 55478 пассажировъ по воинскому тарифу, получено 87020 руб. 19 коп.; отъ перевозки 30448 пуд. багажа получено 8857 р. 16 к.; отъ всѣхъ остальныхъ перевозокъ въ пассажирскихъ и товаропассажирскихъ поѣздахъ 52924 пуд., выручено 4118 руб. 96 к.; перевозка 194562 пуд. въ поѣздахъ большой скорости, дала выручки 21477 руб. 49 коп.; перевозка 7564299 пуд. малой скорости дала выручки 670317 руб. 87 к.; дополнительныхъ сборовъ, зависящихъ и независящихъ отъ перевозокъ на сумму, 61485 руб. 53 коп. Такимъ образомъ валовой доходъ дороги за сентябрь мѣсяцъ 1914 года выразился въ суммѣ 1011742 руб. 45 коп., т. е. менѣе на 304165 руб. 56 коп. выручки за тотъ же мѣсяцъ предшествовавшаго года. Съ 1 января текущаго года по конецъ отчетнаго мѣсяца выручено 8773648 руб. 28 к.; за тотъ же періодъ времени 1913 г. выручено 9573701 руб. 46 коп.

